Artouste en Steiermark

Par Pierre GILLARD

L'Alouette, toute petite dans l'environnement minéral des montagnes du Schladminger Tauern (photo © Pierre GILLARD).

Dietmar Adamietz est un passionné, un vrai. A 28 ans, ce sympathique gaillard est pilote opérationnel sur Alouette III de l'Armée Autrichienne depuis une année. Pourtant, il n'aura pas eu facile pour atteindre cet objectif. Depuis toujours, il est intéressé par les hélicoptères. Après avoir effectué différents « petits boulots » en vue d'épargner un peu d'argent pour se payer sa licence de pilote professionnel (notamment conducteur de camions pour les Nations Unies), Dietmar quitte son pays natal, l'Autriche, pour l'Oregon aux Etats Unis.

Là-bas, il apprend à voler sur Hiller UH-12, tout d'abord, et sur Hughes 300 et Bell 47G ensuite. Mais cet entraînement ne débouche sur aucune embauche et notre ami doit rentrer en Autriche les poches vides. De nouveau, il exécute différents petits métiers et vole en aéro-club sur des avions légers, ce qui lui permet d'économiser en vue d'un nouveau voyage en Amérique. Cette fois-ci, ce sera à Anchorage, en Alaska, où le propriétaire d'une petite école possédant des Robinson R22 l'engage, théoriquement, en qualité de pilote et d'instructeur. Mais il doit, une fois encore, déchanter devant les promesses non tenues et c'est sans un sou qu'il est obligé de quitter l'Amérique.

Après toutes ces tentatives infructueuses dans le marché civil, Dietmar s'engage à l'Armée Autrichienne et recommence tout le parcours de la formation du pilote d'hélicoptère au sein de la 38ème promotion. Il débute ainsi sa carrière militaire en qualité d'élève pilote sur les Agusta Bell 206A Jet Ranger du 1er Fliegerregiment (1) de la base de Langenlebarn.Etant fort attiré par le vol en montagne, et donc par l'Alouette III, il demande son affectation à la base de Aigen-im-Ennstal dans le land de Steiermark, seule base militaire d'Alouette en Autriche. Sa demande est acceptée et il commence ainsi sa conversion sur SA-316B qui se termine en juillet 1998.

L'Oberleutnant Dietmar Adamietz aux commandes de l'Alouette « Kilo-Uniform » en direction de Punitz. A remarquer, le transpondeur Dittel au-dessus de la planche de bord (photo © Pierre GILLARD).

En août 1999, c'est donc un pilote déjà fort expérimenté qui nous accueille au sein du Fliegerregiment 2 à Aigen. Il nous propose de l'accompagner en mission durant deux jours au sein de son escadrille, le second Hubschrauberstaffel (2).

Cette escadrille, s'installe en septembre 1960 sur le terrain de Aigen-im-Ennstal. A cette époque, elle s'appelle « Hubschraubergeschwader 2 » et il n'existe aucune infrastructure aéronautique. « Nous sommes arrivés ici avec trois hommes le 15 septembre 1960 » se souvient l'Oberst Karl Mayer, ancien commandant de l'unité, lors de la cérémonie marquant le 20ème anniversaire de la présence d'hélicoptères à Aigen. Les premières voilures tournantes à y être basées sont les Bell OH-13 Sioux. Depuis le début, une des missions principales est le secours en montagne. Mais les Bell sont fort limités en puissance lorsqu'ils doivent intervenir en altitude. En 1965, ils commencent donc à être remplacés au sein de l'unité par les premières Alouette II, beaucoup plus aptes au vol en montagne. Le premier appareil de ce type à être versé à Aigen est le 3D-XS le 5 janvier. Régulièrement, jusqu'en 1969, les Alouette II sont livrées à Aigen, la dernière étant la 3D-XZ qui arrive le 6 septembre.

Mais l'histoire des Alouette II en Autriche commence, en réalité, en 1957 alors que Sud Aviation effectue de nombreuses tournées de présentation un peu partout de par le monde en vue d'assurer la promotion de ses deux fleurons de l'époque : le Djinn et l'Alouette II. En juin, c'est au tour des autorités autrichiennes d'accueillir la délégation française et son matériel qui viennent tout juste de quitter l'Italie.

A l'époque, une des principales qualités que veut démontrer Sud Aviation est la facilité de mouvement de ses hélicoptères. Pour se faire, le Djinn est chargé sur une remorque spéciale tandis que l'Alouette se rend d'un point à l'autre par la voie des airs. Un communiqué de Sud Aviation publié dans « le courrier Djinn-Alouette » relate cette expérience :

« Cette tournée était organisée de telle manière que les Alouette en vol et les Djinn dans leur remorque spéciale se retrouvaient aux différents rendez-vous. Ainsi était-il démontré que si les unes pouvaient effectuer de longues étapes par leurs propres moyens, les autres pouvaient être incorporés aux convois et les suivre à une vitesse moyenne de 50 km/h. Le parcours de routes difficiles, étroites et sinueuses en Autriche et en Italie, a montré que la remorque chargée du Djinn restait extrêmement maniable et que l'appareil pouvait être amené à pied d'œuvre quelle que soit la base choisie pour la mission ».

Immédiatement après les démonstrations au Plateau de Rosa en Italie, le 23 juin 1957, la mission française se rend donc à Vienne, plus précisément sur l'aérodrome de Langenlebarn. Dès le lendemain, de nombreuses personnalités autrichiennes viennent visiter les appareils. Parmi celles-ci, on note la présence de pilotes d'hélicoptères de l'Armée avec, à leur tête, le lieutenant-colonel Lube, ainsi que des représentants de différents ministères intéressés, notamment de la Défense Nationale, des PTT, de l'Agriculture et de l'Intérieur.

Les présentations qui sont faites comportent toute la gamme des vols possibles et dans les différentes versions : version normale, sanitaire, avec charge à l'élingue, etc. La démonstration de maniabilité est particulièrement appréciée, semble-t-il, ainsi que la précision et la facilité des atterrissages à toutes charges.

Pour confirmer ces qualités, une manifestation en pleine ville est décidée et les deux machines viennent se poser, dans des conditions atmosphériques très mauvaises, par une pluie battante, sur le toit de la grande poste comportant une plate-forme d'atterrissage d'environ 12mètres de côté, tout juste suffisante pour chaque machine séparément. Atterrissant le premier, le Djinn est roulé sur une galerie extérieure, laissant la place à l'Alouette qui se pose tout aussi facilement.

Une telle démonstration exécutée devant le Directeur Fédéral des postes autrichiennes permet ainsi de démontrer quel parti peut être tiré des hélicoptères pour le transport du courrier à partir de la poste centrale de Vienne. Déjà organisé de façon remarquable, avec son triage automatique et son contrôle de circulation par cellule photoélectrique, considéré comme la plus moderne des postes d'Europe, l'Hôtel des Postes de Vienne pourrait ainsi devenir sous peu le modèle des postes centrales des grandes capitales avec son héliport particulier en plein centre ville.

Immédiatement après cette démonstration brillamment réussie, la mission se dirige sur Saalfelden. Ce lieu particulier est, en réalité, choisi car disposant à proximité de sommets culminant parfois 3300 mètres permettant ainsi aux autorités militaires autrichiennes, la plupart ayant déjà assisté à la démonstration de Vienne, de vérifier les capacités des deux hélicoptères en haute montagne. Le terrain d'essais retenu, un des plus élevés du pays et situé sur le glacier du Grosvendiger, sert, d'ordinaire, aux évaluations du matériel proposé par les différents constructeurs souhaitant devenir fournisseur de l'Armée Autrichienne.

Un programme qui comporte tous les problèmes de résolution particulièrement laborieuse en haute montagne a été établi : décollage à la charge maximum, stationnement et arrêt de la turbine à haute altitude, vol de maniabilité, etc. Au poids total de 1412 kilos, soit avec cinq personnes à bord et par une température extérieure supérieure au standard, l'Alouette décolle aisément et se repose de même malgré de forts vents rabattants présents à ce moment sur le terrain. C'est ainsi qu'elle impressionne favorablement les autorité autrichiennes aux dépens du Djinn, notamment pour son aisance de manœuvre sur glacier.

Après l'arrêt de la turbine et la visite des lieux, l'Alouette redémarre sans aucune difficulté et les deux appareils rentrèrent à Saalfelden, clôturant ainsi la série des représentations. Reprenant la route de Paris, la mission rapporte ainsi d'Autriche la quasi-certitude de ventes possibles d'hélicoptères Sud Aviation. Toutefois, suite à cette tournée de présentation, seule l'Armée passe commande pour des Alouette II car la démonstration sur le bâtiment de la Pose à Vienne, bien que très impressionnante, est jugée non économiquement réaliste. Le 22 novembre 57, le Ministère de la Défense Nationale d'Autriche signe donc un premier contrat pour six Alouette II.

Le 19 mars 1958, trois des six Alouette II commandées par l'Armée Autrichienne rejoignent Vienne en vol. Avant leur départ, à l'Aéroport du Bourget, Monsieur Vollgruber, Ambassadeur d'Autriche, accompagné de plusieurs membres de l'Ambassade, est reçu par les représentants de Sud Aviation. Monsieur Vollgruber effectue un vol sur une des Alouette peintes aux couleurs autrichiennes et pilotée par le Colonel Hauk, chef de la mission militaire autrichienne. Fin juin 58, la deuxième série de trois Alouette II est livrée à Vienne.

L'Alouette II « X-ray-X-ray » en vol. A remarquer qu'à cette époque, les pilotes ne portaient ni de combinaison de vol, ni de casques et que le système de chauffage avait été démonté de cet hélicoptère (photo Ministère de la Défense Autrichien).

Début août 58, suite à de nombreux vols d'entraînement en haute montagne, notamment près de Salzbourg, les pilotes de l'Armée Autrichienne, sous le commandement du Colonel Hauck, commencent rapidement à accumuler des heures de vol sur leurs six Alouette II. De nombreux atterrissages sont ainsi effectués sur le Grossvendiger à 3200 mètres d'altitude et par +10°C.

Dès leur mise en service, les Alouette II sont bien évidemment utilisées à des fins d'utilité publique, principalement le sauvetage en montagne. Parmi toutes les interventions, nous en avons relevé une particulière : en avril 59, au Tyrol, un hélicoptère Bell 47G est accidenté en montagne à plus de 2000 mètres d'altitude. Une Alouette II est requise afin de transporter l'appareil démonté en plusieurs éléments, jusqu'à l'aérodrome le plus proche du lieu de l'accident, Wilden Kaiser près de St Johann-im-Tyrol.

Par la suite, 10 autres Alouette II seront encore commandées. Les deux premières unités de cette nouvelle série seront livrées le 2 mai 1960.

Le 25 avril 1960, une mission de l'aéronautique militaire autrichienne effectue un vol sur un prototype de l'Alouette III au Bourget. Parmi les personnes composant cette mission, il y a Monsieur Steinschaden, ingénieur de l'Armée Autrichienne, le Colonel Hauck ainsi que le Capitaine Patay, pilotes de l'Armée Autrichienne, le Colonel Muhlbacher, chef technique de l'aéronautique militaire autrichienne, Monsieur Hild, agent en Autriche de l'Office Général de l'Air. En effet, l'Autriche, comme tous les pays montagneux, est un des candidats probables à l'acquisition de ces nouveaux hélicoptères plus spacieux et plus puissants que les Alouette II déjà en service.

Un peu plus tard, après des démonstrations effectuées en Suisse et aux Pays-Bas, l'Alouette III No 04 immatriculée F-WJSB est présentée en Autriche du 24 au 30 septembre 1961. L'évaluation de l'appareil, qui a lieu une fois encore sur la base de Saalfelden, comporte des enregistrements en vol (vérification des performances annoncées), des vols de familiarisation pour les pilotes autrichiens et une opération spectaculaire de transport de troupe en montagne à partir du terrain de Zell Am See. Cette dernière phase comporte le transport de 38 hommes armés et de trois mortiers de 150 kilogrammes, soit un total de 4000 kilos à l'altitude de 2973 mètres. La mise en place est réalisée exactement en 2h44 dont 2 heures et 23 minutes de vol.

Pour terminer, l'Alouette III est présentée le vendredi 29 dans la matinée à l'Etat-Major autrichien sur le terrain d'aviation de Wien-Aspern. Dans l'après-midi les représentants de la presse aéronautique, des compagnies de transport d'énergie et de travaux publics ainsi que des principaux journaux locaux, font connaissance avec le nouveau fleuron de l'industrie française. La télévision autrichienne profite de la présence sur les lieux d'un des « pères » des Alouette, Charles Marchetti, pour l'interviewer. Mais contrairement à ce qui s'était produit quelques années auparavant avec l'Alouette II, le gouvernement autrichien ne passe pas commande immédiatement pour l'Alouette III.

En septembre 1964, les responsables de Sud Aviation mettent donc sur pied une deuxième série de présentations en Autriche. Profitant du retour d'une tournée en Yougoslavie, une Alouette II et une Alouette III sont présentées aux responsables du Ministère de l'Intérieur et du Ministère de la Défense. A la demande de ce dernier, d'ailleurs, des exercices de tir sont effectués au canon de 20mm, à la mitrailleuse, aux roquettes et aux engins téléguidés.

Mais ce sera seulement en 1967 que les premières Alouette III arborant la cocarde rouge au triangle blanc feront leur apparition dans le ciel autrichien. A ce moment, les premières Alouette III d'une première commande sont progressivement mises en service aux côtés de leurs petites sœurs. Le premier appareil de ce type (SE-3160 à l'époque) à être livré est le 3E-KA qui est directement intégré le 27 janvier 1967 à la première Escadrille du second Hubschraubergeschwader du premier Fliegerregiment basée à Linz-Hörsching. Tous les appareils de cette première série (de 3E-KA à 3E-KM inclus) sont d'ailleurs versés à cette unité au rythme des livraisons qui s'étalent jusqu'au 3 juillet 1972.

Pour l'Armée Autrichienne, l'Alouette III fut une amélioration par rapport à l'Alouette II, notamment pour les missions de secours en montagne
(photo Hubschrauberstaffel 2).

Une deuxième commande est ensuite placée par le gouvernement autrichien en vue d'équiper une deuxième escadrille d'Alouette III (des versions plus récentes de type SA-316B) : il s'agit, cette fois-ci, de la deuxième Escadrille du second Hubschraubergeschwader du premier Fliegerregiment basée, quant à elle, à Aigen et qui reçoit les appareils codés 3E-KM à 3E-KZ entre décembre 1973 et décembre 1976. Au fur et à mesure des nouvelles livraisons, toutes les Alouette II survivantes sont progressivement retirées du service.

En effet, durant les quelque dix ans d'exploitation des Alouette II sous les couleurs autrichiennes, six des seize appareils livrés sont malheureusement perdus au cours d'accidents. Les autres sont ensuite retournés à Aérospatiale à partir de 1973 dès le début de la mise en service des premières unités de la deuxième commande d'Alouette III. Ils auront ainsi droit à un reconditionnement (certains, même, seront reconstruits en Lama) et une deuxième vie, civile, cette fois-ci. La première Alouette II a être ainsi retirée du service est la 3D-XM le 17 octobre 1973 tandis que la dernière à subir ce sort est la 3D-XW le 19 avril 1975.

Courant 1976, une réorganisation des régiments d'aviation intervient et leur nombre passe de deux à trois : le premier Fliegerregiment à Langenlebarn, le second à Zeltweg et le troisième à Hörsching. La première Escadrille d'Hélicoptères déménage alors avec ses Alouette III (3E-KA à 3E-KM)de Hörsching vers Aigen. A ce moment, les deux escadrilles ainsi qu'une compagnie de soutien et une unité technique forment ainsi le second Hubschraubergeschwader du second Fliegerregiment. En 1992, suite à une nouvelle réorganisation, le second Hubschraubergeschwader change son nom pour "Hubschraubergeschwader Aigen".

L'Alouette No.2058 du Hubschrauberstaffel 2 prête pour un vol matinal au départ de Aigen-im-Ennstal (photo © Pierre GILLARD).

Depuis 1976, donc, toutes les Alouette III de l'Armée Autrichienne sont rassemblées à Aigen. Mais, entre-temps, afin de suppléer au manque d'appareils perdus suite à quelques accidents, deux autres Alouette III (3E-LA et 3E-LB) sont acquises auprès d'Aérospatiale le 20 mars 1986. Toutes deux ont, auparavant, volé sous les couleurs de la Force Aérienne Royale Jordanienne. Malheureusement, la "Lima-Bravo" est perdue suite à une panne de moteur au Niegergailer Alp le 1er juillet 1998 et son pilote tué lors d'une opération d'élinguage d'une vache morte. Afin de remplacer cet hélicoptère appartenant à la seconde Escadrille, une troisième Alouette III (3E-LC)est acquise d'occasion le 11 novembre 1999. Celle-ci provient des Forces Aériennes Suisses où cet appareil, après avoir subit un accident, a été complètement reconstruit dans les ateliers d'Alpnach. Ce qui fait que l'Alouette III est le type d'hélicoptère ayant été acquis en plus grand nombre au sein de l'Armée Autrichienne, soit 29 unités au total.

Quant à l'histoire de la composante aérienne des Forces Armées Autrichiennes, elle est relativement récente car débutant juste avant la déclaration de neutralité de l'Autriche du 26 octobre 1955. Sa seule et unique mission est alors de défendre l'espace aérien national. Le matériel de l'époque est d'origine soviétique, notamment des Yak-11 et Yak-18 abandonnés dans leurs caisses d'origine par les troupes d'occupation russes. Par la suite, l'Autriche s'équipera en Cessna L-19A BirdDog mais ce sera principalement en Suède que l'armée s'approvisionnera ensuite en équipements aéronautiques.

Petit moment de détente avant une mission matinale (photo © Pierre GILLARD).

Actuellement, les trois missions de la composante aérienne des Forces Armées consistent dans le maintien de la souveraineté de l'espace aérien, d'effectuer de la reconnaissance, du transport, des liaisons et un appui aérien au profit des troupes au sol et, enfin, d'agir en support à toute opération de secours sur le territoire national ou à l'étranger. Depuis 1988, le système de défense aérien de l'Autriche est complètement opérationnel, notamment avec l'introduction de stations radar fixes et mobiles ainsi que de chasseurs Saab Draken, et est connu sous le nom de « Goldhaube » ou « chapeau doré ». Enfin, 1999 marque aussi le terme d'une grande réorganisation des Forces Armées.

Fin de matinée, ce lundi 2 août. Nous n'aurons pas le temps de manger ce midi car une mission vient de tomber : il faut amener le plus vite possible des pièces de rechange au détachement de Punitz situé près de la frontière Hongroise. Les deux pilotes seront le Vizeleutnant Manfred Linhard et notre ami l'Oberleutnant Dietmar Adamietz tandis que l'Oberwachtmeister Rene König est désigné comme mécanicien de bord sur ce vol. Ce dernier descend immédiatement sur l'aire de parking afin de préparer l'Alouette « Kilo-Uniform » qui nous est attribuée tandis que les deux pilotes remplissent quelques derniers papiers dans la salle des opérations de l'unité.

Quelques instants plus tard, le camion-citerne arrive pour effectuer le complément de carburant. La scène a un petit air « rétro » avec ce camion, pourtant rutilant mais dont on imaginerait mieux sa place dans un musée du transport routier ! Il n'est pas impossible à imaginer qu'il ait déjà effectué l'avitaillement des Alouette II.

Le complément de carburant est effectué avant le départ vers Punitz par un camion style « brontosaure du transport routier » mais, néanmoins, rutilant et admirablement entretenu. A noter aussi que du personnel civil est employé par l'Armée Autrichienne à l'image du technicien avitaillant l'Alouette (photo © Pierre GILLARD).

Nous décollons de Aigen sous le soleil à 13h27 locales en direction de Punitz. Une bonne heure à la vitesse de 90 nœuds devrait être nécessaire pour rejoindre le détachement établi près de la frontière hongroise. Après quelques minutes de vol, nous survolons la cicatrice toujours béante de Lassing, petit village blessé à tout jamais par l'effondrement d'une mine en juillet 1998.Dietmar m'informe, qu'à ce jour, plusieurs corps de mineurs n'ont toujours pas pu être remontés à la surface. Ils reposeront à tout jamais sous des milliers de tonnes de gravats.

Ces deux dernières années, l'Autriche n'a pas été épargnée par les catastrophes. Outre la mine effondrée de Lassing, au cours de l'hiver 98-99, c'était le Tyrol qui était frappé par d'importantes avalanches d'une puissance encore jamais enregistrée jusqu'alors et tuant 50 personnes sur leur passage. Certaines vallées étaient même complètement bloquées et des milliers de personnes ont dû être évacuées par la voie des airs, des touristes pour la plupart. Ensuite, ce fut un tunnel routier qui fut la proie des flammes suite à un accident de circulation.

A chaque grosse catastrophe, l'Armée Autrichienne est appelée en renfort des brigades locales de sapeurs pompiers. Bien entendu, une des composantes de ce renfort est constituée par les hélicoptères. En ce qui concerne les Alouette III, elles ne jouent, en général, que des rôles de support aux hélicoptères plus lourds comme les Agusta Bell 204 et 212. ans le cas de la mine de Lassing, toutefois, Dietmar se souvient principalement de l'élinguage de pompes à eau qu'il fallait descendre dans le cratère formé par l'effondrement du terrain. Cette opération a, d'ailleurs, été largement diffusée par les télévisions du monde entier.

L'Alouette « Kilo-Sierra » se pose sur une surface enneigée lors d'un secours en montagne. Dans ce genre de situation, le pilote doit faire attention de garder un repère proche de lui afin de ne pas perdre ses références visuelles à cause de la neige soulevée par le souffle du rotor (phénomène connu sous le nom de « whiteout »). Dans ce cas-ci, le sauveteur fait office de repère (photo Hubschrauberstaffel 2).

Pour ce qui est des avalanches au Tyrol, il a bien fallu constater que l'Armée Autrichienne a été dépassée par l'ampleur de cet événement inimaginable. Pour évacuer les milliers de personnes coincées par la neige, appel a dû être fait à des forces étrangères basées dans des pays limitrophes, principalement en Allemagne, qui disposaient d'hélicoptères lourds. C'est ainsi qu'on a pu voir notamment des CH-53G de la Heeresflieger, des Puma de la Bundesgrenzschutz, des Cougar des Forces Aériennes Suisses ainsi que des Black Hawk de la U.S. Army venir épauler les Agusta Bell 204 et 212 locaux. Six Alouette III étaient également présentes sur le théâtre des opérations. Elles avaient comme missions le transport de personnes (commandement militaire, autorités civiles, politiciens, etc), le ravitaillement en nourriture de villages isolés, la reconnaissance ainsi que les prises de vues aériennes pour la télévision. L'une d'entre elles provenait du détachement de Schwaz, le plus proche du lieu de la catastrophe, tandis que les autres venaient en renfort directement de Aigen.

Une des conséquences actuelle de cette catastrophe est le report sine die de l'étude en vue du remplacement des Alouette III. En effet, le ministère de la Défense Autrichien souhaite maintenant consacrer un budget plus important de 2,5 milliards de Schilling (environ 198 millions de dollars US) en vue d'acquérir neuf hélicoptères lourds en remplacement des derniers Agusta Bell 204 encore en service. En effet, depuis la revente des deux Sikorsky S-65OE à Israël en mai 1981, l'Autriche ne dispose plus d'hélicoptères à gros tonnage, bien utiles en cas d'évacuations massives comme ce fut nécessaire au Tyrol. Parmi les candidats possibles à ce marché, il y a l'Eurocopter AS532C Cougar, l'EH Industries EH101, le NH Industries NH-90 et le Sikorsky S-70 Black Hawk. Mais, en ce qui concerne les Alouette III, à ce jour, il semblerait maintenant qu'aucun remplacement n'intervienne avant 2010-2012.

Le blessé est préparé en vue de son embarquement dans l'Alouette. A remarquer que les Alouette « Christoph » portaient, à l'époque, une grande croix rouge. Actuellement, cette pratique n'a plus cours (photo Hubschrauberstaffel 2).

Néanmoins, même si les Alouette III ne sont pas toujours d'une grande utilité en cas de grosses catastrophes, elles sont, toutefois, parfaitement adaptées pour le secours en montagne. Bien qu'en Autriche, la plupart des hélicoptères assurant le secours aérien soient fournis par le secteur civil regroupé sous la bannière de l'Ö.A.M.T.C. (3), la base d'Aigen met en œuvre deux Alouette III dans le cadre du réseau nommé « Christoph ». Depuis 1985, pas moins de 6000 missions de sauvetage ont été effectuées, principalement des interventions suite à des accidents de ski. Un des deux appareils ainsi qu'un équipage sont en alerte permanente depuis l'aube jusqu'à l'aurore. Par équipage, on entend un pilote, un mécanicien de bord, un médecin (civil ou militaire) ainsi qu'un secouriste (également civil ou militaire). La relève a lieu tous les jours à l'exception du week-end où l'équipage reste d'alerte durant deux jours d'affilée. Quant aux Alouette III « Christoph », elles sont parfaitement adaptées pour le secours en montagne. Outre le treuil, optionnel standard sur toutes les Alouette militaires autrichiennes, elles sont équipées d'un défébrilateur, d'un électrocardioscope, d'un matelas coquille, d'un kit d'urgence comprenant notamment des médicaments et quelques instruments chirurgicaux, d'un ensemble d'intubation, d'un équipement de réanimation ainsi que d'un kit de perfusion.

Peu de temps après avoir survolé Lassing, nous passons au-dessus du château de Strechau juché au sommet d'un éperon. La vue est formidable d'en haut. Au nord-est de Graz, la météo se détériore franchement et nous devons effectuer littéralement un slalom entre les averses car les Alouette III de l'Armée Autrichienne ne sont pas autorisées pour des conditions de vol aux instruments.

Equipement médical de l'Alouette « Christoph » du Hubschrauberstaffel 1 en alerte à Aigen-im-Ennstal (photo © Pierre GILLARD).

L'instrumentation des Alouette est, d'ailleurs, assez rudimentaire, mais, toutefois, largement suffisante pour pouvoir exécuter en toute sécurité l'ensemble des missions dévolues à ces hélicoptères. Fait particulier, l'altimètre ainsi que le variomètre sont gradués en unités métriques (comme les aéronefs russes !) alors que l'indicateur de vitesse est étalonné en nœuds.

Au niveau des moyens de communication, il y a un poste VHF-AM classique (bande aviation) ainsi qu'un émetteur-récepteur FM militaire.

L'écran à carte mouvante du GPS Becker installé sur le flanc de la console d'instruments. « Je me suis perdu, chef » n'est plus une excuse avec ce genre de système !
(photo © Pierre GILLARD).

Quant aux aides à la navigation, le plus moderne côtoie d'authentiques pièces de musée. En effet, récemment, toutes les Alouette III militaires autrichiennes ont été équipées du GPS Becker « AirScout » disposant d'un système de lecture de cartes à la fois très performant et pratique d'usage, car pouvant se replier le long du tableau de bord. Inutile de préciser que tous les pilotes sont unanimes pour affirmer que le GPS du fabricant allemand leur facilite sérieusement les navigations et que l'antique radiocompas (ADF) ne sert vraiment plus « qu'au cas où … ».

Enfin, un transpondeur Dittel, équipé des modes A et C (4) et installé de manière inusuelle au-dessus du tableau de bord, complète l'avionique.

A la vue de ce qui précède, mis à part la radio FM, aucun autre équipement avionique n'est militaire : le GPS n'a pas accès au code « P(Y) » de précision (5) et le transpondeur n'est pas équipé du mode 4 « IFF » (6). « Nous n'avons pas besoin de plus de précision » nous confie Dietmar, « celle du GPS Becker nous suffit amplement. Quant à l'IFF, l'Autriche ne faisant pas partie de l'OTAN, nous n'y avons pas accès ».

C'est sous un ciel chargé et foncé que notre Alouette se pose devant le hangar du détachement de Punitz. Manfred Linhard me dit que très peu de personnes dans cette région ne parlent que l'Allemand du fait de leur longtaine origine Croate lorsque ceux-ci furent repoussés par les turcs il y a environ 300 ans. Bien souvent, en famille, le dialecte croate est encore préféré à l'Allemand dans cette région.

Vue générale des installations du détachement de Punitz près de la frontière hongroise (photo © Pierre GILLARD).

A l'intérieur du hangar, des techniciens s'affairent autour des Alouette « Kilo-Kilo » et « Kilo-Oscar » . Ces deux hélicoptères sont équipés d'un système de vision multi-senseurs (FLIR) gyrostabilisé de la marque FSI. Grâce au capteur infrarouge, ce système permet de détecter toute trace de chaleur émise. Il est donc bien utile pour traquer les immigrants clandestins essayant d'infiltrer la frontière austro-hongroise.

Avec son entrée dans le groupe de pays dits « de Schengen », l'Autriche a reçu pour mission d'éviter toute infiltration d'immigrants clandestins dans la zone de libre-échange. Le moyen le plus efficace pour traquer les illégaux est, bien évidemment, un hélicoptère équipé d'un FLIR, d'un phare de recherche et de moyens radio permettant de coordonner les recherches avec les effectifs de la Gendarmerie au sol. Deux Alouette III ainsi que deux Kiowa ont été affectés à cette mission.

L'Alouette « Kilo-X-ray » équipée du FLIR FSI et du phare de recherche Spectrolab (photo HBF/Litscher).

En ce qui concerne les deux Alouette, elles proviennent des deux escadrilles de Aigen : un appareil par escadrille est détaché en permanence à Punitz. L'un est affecté aux missions de jour tandis que le second assure les missions de nuit. Tous deux sont équipées du FLIR ainsi que d'une console spéciale pour l'opérateur. Dans le but d'assurer au mieux un certain confort à ce dernier, un gendarme, l'Armée Autrichienne n'a reculé devant aucun sacrifice et a installé pour celui-ci un siège baquet d'Honda CRX … sans doute une réalisation unique au monde !

Vue de la console spéciale de contrôle du FLIR. A noter, aussi, le siège type Honda CRX, le seul du genre de toute l'histoire de l'aviation !
(photo © Pierre GILLARD).

Afin de préserver l'opérationnabilité, absolument toutes les Alouette III ont été modifiées pour pouvoir être équipées à tout moment des systèmes spéciaux nécessaires à cette mission. Mais d'un autre côté, les missions sont actuellement strictement VFR de jour comme de nuit et donc entravées par la météo. Afin de réduire les conséquences de ce problème, un programme de modification des tableaux de bord en compatibilité « NVG » (7) est actuellement à l'étude et devrait permettre, à terme, une meilleure effectivité « tous temps ».

Au niveau des équipages du détachement de Punitz, chaque escadrille fait monter une équipe constituée d'un pilote et d'un mécanicien pour une semaine. Chaque équipage assure un rôle une fois tous les deux mois. Les vols de jour ont lieu avec un pilote et un mécanicien aidant à la navigation en plus de l'observateur de la Gendarmerie qui s'occupe du FLIR et de la coordination avec les éléments au sol. Pour les vols de nuit, le mécanicien est remplacé par un second pilote.

Une mission type consiste à décoller avec le plein complet de carburant et à évoluer durant environ trois heures à 60 nœuds le long d'une portion de frontière entre différents « waypoints » (8) enregistrés dans la mémoire du GPS Becker. Pour simplifier la navigation, le pilote dispose de son écran standard à carte mouvante tandis qu'un second est installé pour l'observateur afin qu'il puisse aussi suivre l'évolution du cheminement. De plus, ce dernier utilise également un GPS de réserve de type Garmin portable. Voilà pour ce qui concerne les missions planifiées. Par opposition, il y a également des missions imprévues qui peuvent être déclenchées à tout moment par des effectifs de la Gendarmerie au sol et qui ont besoin d'un appui aérien immédiat toujours dans le but de traquer les immigrants clandestins. Parfois, aussi, un hélicoptère en mission de routine peut être dérouté à la demande des troupes terrestres.

« Kilo-Uniform, you're clear for landing, right hand circuit and we have zero-six in use » (9) nous répond le contrôleur de la base de Aigen. Quelques instants plus tard, les roues de l'Alouette touchent le sol. Avant de quitter la base pour rentrer dans leur foyer respectif, les membres d'équipage ont encore la traditionnelle série de formulaires en tout genre à remplir, paperasserie aéronautique et administrative existant toujours, quel que soit le pays.

Les Alouette « Kilo-Uniform » et « Kilo-Zulu » en attente d'une prochaine mission sur la dalle réservée au Hubschrauberstaffel 2 de Aigen-im-Ennstal (photo © Pierre GILLARD).

Le lendemain matin, un vol d'entraînement dans les montagnes du Schladminger Tauern est prévu pour Dietmar. Il s'effectuera avec l'Oberst Wolf Eberle, qui agira en tant que commandant de bord pour la première moitié de la mission, et Horst Hüttenmaier, un technicien civil, qui sera le mécanicien de bord. Après une heure de vol, les deux pilotes changeront de place et Dietmar deviendra à son tour commandant de bord, le but de l'opération étant que les deux pilotes pratiquent chacun à leur tour des atterrissages en zones restreintes en montagne.

Nous décollons de Aigen dans la direction opposée de la veille. A quelques kilomètres de là, sur le petit aérodrome de Niederöblarn, se déroule un championnat de vol à voile acrobatique. L'Oberst Wolf Eberle m'explique que la compétition doit se dérouler obligatoirement dans un kilomètre cube délimité par des marques blanches bien visibles au sol et que nous apercevons sur notre droite.

Il fait grand beau temps aujourd'hui et les conditions sont très stables avec très peu de vent, ce qui facilitera le choix des approches vers les zones restreintes. Ce sera donc une vraie partie de plaisir pour les pilotes et … pour le photographe !

Le calme règne sur la base d'Aigen un matin d'été (photo © Pierre GILLARD).

Néanmoins, en montagne, tout n'est pas gagné d'avance et il faut toujours être attentif à une multitude de détails qui, s'ils sont négligés, peuvent conduire tout droit à la catastrophe, même par beau temps. Un moment donné, nous entamons une approche vers une arête rocheuse. Le terrain est loin d'être tout à fait plat. Que du contraire. De belles roches, parfois acérées, émergent des rares touffes d'herbe folle. Dans ce cas, même si le pilote peut s'aider en regardant dans ses rétroviseurs, le mécanicien de bord se penchera malgré tout à l'extérieur et le guidera afin qu'il puisse poser correctement les trois roues de l'Alouette de manière sécuritaire.

Approche sur une zone restreinte et difficile. Le mécanicien de bord ouvre la porte et guide le pilote pour l'atterrissage complet bien que celui-ci puisse aussi s'aider des rétroviseurs (photo © Pierre GILLARD).

A chaque zone de poser, les pilotes effectuent une reconnaissance basse du terrain afin de déterminer la puissance qui sera requise pour décoller (même si l'Alouette III n'est pas vraiment limitée en la matière) et pour vérifier la consistance du terrain. Même si la zone semble confortable de loin et pourrait, à première vue permettre une approche directe, une précaution supplémentaire va permettre de détecter un danger invisible l'instant juste avant. Lors d'un décollage d'une arête, je vois passer juste en dessous de nous des fils électriques qui étaient invisibles quelques moments auparavant à cause de l'orientation du soleil. « Tu as vu les fils ? » me demande Dietmar. « Ca, c'est le genre de dangers qui te guettent en montagne si tu n'y prends pas garde ! » continue-t-il. Dietmar, lui, les avait repérés lors de sa reconnaissance du terrain alors que j'étais occupé avec mes appareils photo. Un vrai professionnel, je vous le dis.

Durant deux heures, il en va de même. L'Alouette se pose, je débarque, je ferme la porte coulissante, je m'accroupis à côté et fait signe au mécanicien que l'hélico peut redécoller. L'hélicoptère fait ensuite un circuit, se repose toujours au même endroit, j'embarque, ferme la porte, attache ma ceinture et me recoiffe du casque écouteur jusqu'à la zone suivante.

L'hélicoptère restera toujours le moyen privilégié pour se faufiler dans les vallées étroites … (photo © Pierre GILLARD).

Atterrissage sur un alpage permettant aux pilotes de changer de place (photo © Pierre GILLARD).

Lorsqu'on demande à Dietmar quelles sont les qualités de l'Alouette III qu'il apprécie, il répond sans hésiter : « l'Alouette est très puissante. Elle offre une excellente visibilité et c'est quelque chose que j'apprécie réellement si je la compare à d'autres hélicoptères. Ceci est très important car le vol en hélicoptère est avant tout basé sur les références visuelles. Tu dois toujours avoir un œil dehors et être attentif aux obstacles et autres pièges. Donc, c'est vraiment une qualité importante. D'autre part, c'est une machine de haute montagne; elle est donc parfaite pour l'Autriche. Elle possède aussi un moteur très robuste. Tu n'as jamais de problème de T4 (10) non plus; il est toujours si bas qu'il ne faudrait pratiquement pas le surveiller. L'indicateur de pas général est également un instrument de valeur qui te permet de calculer ton poids, de savoir si tu vas être capable d'atterrir ou non. Tu ne dois pas tout calculer avant le départ en fouillant dans le manuel de vol ou en compulsant des tables, oui, c'est une excellente trouvaille. Enfin, il a y a énormément de place à l'intérieur de la cabine ce qui en fait un excellent hélicoptère de sauvetage ».

Pour la photo, Dietmar Adamietz tient l'Alouette « Kilo-Uniform » en stationnaire au-dessus d'un petit lac de montagne de la chaîne du Schladminger Tauern dont l'altitude oscille entre 2400 et 2800 mètres (photo © Pierre GILLARD).

Et quand on demande à notre pilote de comparer l'Alouette à d'autres hélicoptères sur lesquels il a volé, il continue en termes fort élogieux : « L'Alouette est l'hélicoptère le plus robuste qu'il m'a été donné de piloter (11). Juste derrière, je placerais le Bell Jet Ranger. Je pense que l'Alouette est un bon appareil et que le Bell 206 est aussi un bon appareil. Mais chaque hélicoptère est conçu pour des missions spécifiques. On ne peut pas dire que l'Alouette soit meilleure que le Jet Ranger ou meilleure que des hélicoptères à moteur à pistons. J'imagine que les Alouette ont été développées pour la montagne, pour transporter des charges et que sais-je. Le Jet Ranger semble plus adapté pour le transport de personnes ou pour le vol photo. Mais ils sont tous de bons hélicoptères. Mais le fait le plus intéressant au sujet de l'Alouette, c'est que, malgré qu'elle soit ancienne, elle est toujours excellente. Dans leur classe, les Alouette et les Lama
sont les meilleurs hélicoptères. Jusqu'à l'année dernière, tout le monde disait de l'Artouste que c'était aussi un excellent moteur. Je pense que réellement, c'est un bon moteur, mais qu'il peut briser. En effet, l'année dernière, un de nos pilotes a été tué avec une Alouette III du fait d'une panne moteur. Il ne s'agissait pas cette fois-là d'un problème d'élingue ou de rotors. Mais, oui, tout peut tomber en panne et, de ce fait, les Alouette et les Artouste ne peuvent être considérées comme parfaites. Mais si je les compare à d'autres turbines, il y a finalement très peu de pannes de moteurs, très peu de problèmes : c'est d'une conception simple ».

Lors de vols en montagne, il faut être attentif à tout moment pour ne pas perdre ses références (photo © Pierre GILLARD)

« En vol, l'Alouette pardonne beaucoup, mais pas tout », continue Dietmar. « Elle est très confortable à voler. Tu as de bonnes sensations avec l'Alouette. Elle est très stable et elle demande très peu de travail aux palonniers. Elle a également d'excellentes caractéristiques en vol stationnaire ».

Parfois, les zones de poser sont beaucoup plus confortables comme ce chemin au sommet d'une crête. A l'arrière-plan, la chaîne des Dachsteingruppe (photo © Pierre GILLARD).

Puis c'est l'atterrissage à Aigen signifiant le prélude du retour en Belgique pour moi et la fin d'une journée ordinaire de pilote d'hélicoptère à l'Armée Autrichienne pour Dietmar.

L'Alouette III 3 E-KU se prépare pour se poser délicatement au fond d'une vallée du Schladminger Tauern (photo © Pierre GILLARD)

Vue d'un des ateliers de maintenance du « Fliegerwerft » d'Aigen (photo © Pierre GILLARD).

(1) « Fliegerregiment » signifie « Régiment d'Aviation ».En Autriche, il n'y a pas d'armes spécialisées comme la force terrestre ou la force aérienne en tant que telles. Toutes les composantes font partie de l'Armée. Evitez, donc de dire « Armée de l'Air Autrichienne », ce qui ne serait pas tout à fait juste, bien que parfois « Fliegerdivision » est traduit en Anglais par « Air Force ».

(2) Littéralement, « Hubschrauberstaffel » signifie « Escadrille d'hélicoptères » alors que « Hubschraubergeschwader » signifie « Wing d'hélicoptères »

(3) Ö.A.M.T.C. est l'Automobile Club Autrichien gérant, tout comme l'A.D.A.C. en Allemagne, les secours aériens dont le parc est essentiellement constitué par des EC135 et des Ecureuil.

Technicien effectuant consciencieusement l'entretien d'un pied de pale d'Alouette (photo © Pierre GILLARD).

(4) Le transpondeur est un appareil qui permet à un contrôleur aérien d'attribuer un code à un aéronef afin de le visualiser à côté du « spot » correspondant sur l'écran radar. Le mode A ne donne que l'identification (code) tandis que le mode C donne le niveau de vol de l'aéronef.

(5) Les GPS aéronautiques dits « civils » n'ont accès qu'à une fréquence et n'ont pas de possibilité de décoder le code « P(Y) » qui leur donnerait une précision de l'ordre du mètre, voire moins. La précision d'un GPS sans code « P(Y) » reste, toutefois, largement satisfaisante avec une moyenne de l'ordre de 30 mètres.

(6) Le mode 4 ou « IFF » (Identification Friend or Foe) est un système d'interrogation complémentaire permettant à un organe de contrôle militaire d'identifier un aéronef comme ami ou ennemi. L'aéronef doit répondre au bon code du moment sinon, il a toutes les chances de se faire abattre. C'est ce qui est arrivé, d'ailleurs, en Irak où des F-15 de la U.S. Air Force ont proprement envoyé au tapis un hélicoptère Black Hawk de la U.S. Army identifié comme ennemi par un AWACS.

(7) « NVG » signifie « Night Vision Goggles » ou Jumelles à Vision Nocturne. Afin de ne pas perturber le système (saturation des capteurs et éblouissement du pilote), les lumières des tableaux de bord doivent être adaptées.

(8) « Waypoint » signifie point de route et correspond à des coordonnées longitude/latitude.

(9) « Kilo-Uniform, vous êtes autorisés pour l'atterrissage, circuit à droite et nous avons la piste 06 en usage ».

(10) Le « T4 » est l'instrument de mesure de température de la turbine. Sur les hélicoptères américains, ce paramètre est connu sous le nom de « TOT » ou « Turbine Outlet Temperature ». Il s'agit aussi d'un des deux paramètres limitatifs du vol d'un hélicoptère (l'autre étant le couple, la puissance ou le pas suivant la conception) et donc à surveiller. Mais dans le cas de l'Artouste, le pilote arrivera toujours en limite de puissance ou de pas général avant d'atteindre une limite de T4.

(11) Depuis la réalisation du reportage, Dietmar a eu l'occasion de se faire qualifier sur Ecureuil B2. Récemment, il m'a également parlé en termes plus que très élogieux au sujet de cet hélicoptère qu'il considère de qualité au moins équivalente à l'Alouette.

Maintenance sur l'Alouette « Kilo-Papa » (photo Pierre © GILLARD).

L'Alouette « Kilo-Mike » en attente d'une prochaine mission (photo © Pierre GILLARD).

L'auteur tient à remercier Madame Margarethe SCHOREDITS et Monsieur Wolfgang PUCHER du Ministère de la Défense Autrichienne pour leur collaboration efficace à la réalisation de ce reportage. Un grand merci également à l'Attaché de Défense de la Mission Militaire d'Autriche à Bruxelles ainsi qu'à l'Oberst LEONARDELLI et à tout le personnel de la base de Aigen qui a participé à la réalisation de cet article. Enfin, n'oublions pas l'Oberleutnent Dietmar ADAMIETZ qui a vraiment été fantastique pour que le reportage à Aigen se déroule dans les meilleures conditions possibles.

Pierre GILLARD,
mars 2000.

BIBLIOGRAPHIE et SITES INTERNET :

- Courrier Djinn- Alouette, Sud Aviation.
- www.bmlv.gv.at/fldiv/